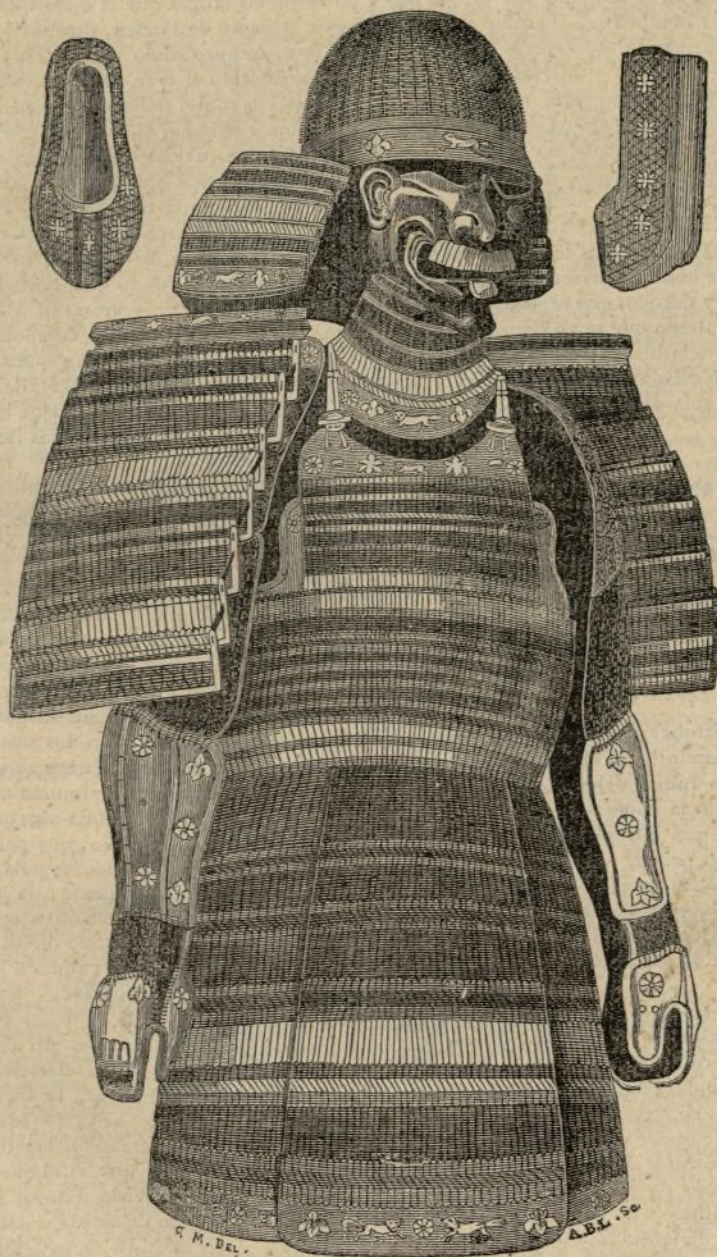


ARMERIA DE MADRID.



ARMADURA CHINESCA.



ENTRE los objetos preciosos por su delicado trabajo que encierra la *Armería real de Madrid*, se hace muy notable por la singularidad de su forma y minuciosidad en su construcción, una armadura chinesca ó japonesa, que según el inventario de aquel establecimiento regaló el emperador de la China

Segunda serie. — Tomo III.

á Felipe II; pues es sabido que en aquella época era tenido y considerado el monarca español como el príncipe mas poderoso, y sus estendidas conquistas, é importantes descubrimientos hechos á su nombre, le hacian resonar en los mas remotos confines del universo; de aqui la gran importancia de este magnífico museo, bajo cuya inmensa bóveda

16 de mayo de 1841.

han venido á reunirse los mudos testigos de la pasada grandeza del imperio español. Mas adelante nos ocuparemos detenidamente en este objeto, limitándonos por hoy á una ligera explicación del grabado que vá al frente de este artículo, y representa la ya espesada armadura chinesca.

La especie de gorro que reemplaza al casco de esta armadura es de hierro; el antifaz se compone del mismo metal barnizado de negro; las hombreras colocadas sobre los brazos para defenderlos, formando una especie de alas, son unas láminas horizontales de hierro cubiertas en la parte superior con otras laminillas sobrepuestas, unidas unas á otras por medio de unos hilos de seda de diversos colores que caen sobre ellas perpendicularmente: en la parte superior del brazo hay una especie de tejido de color seguido inmediatamente por un fragmento de mallas compuesto de unos anillos pequeños de hierro enlazados con otros de cobre: del mismo modo están cubiertos los puños: el brazo y la mano se componen de hojas de hierro batido adornadas con algunas pinturas y dorados que representan leones, rosas y otros objetos. El calzado que se vé figurado al lado de la armadura es de una tela blanca cubierta por una especie de crin negra; está bordada de cintas blancas y negras, y tiene dos suelas, la una de fieltro y la otra de cuero ordinario.

VIAJE DE SEBASTIAN DE ELCANO,

NATURAL DE GUETARIA EN GUIPUZCOA.



El gran Cristóbal Colón concibió la idea de que caminando hacia el occidente se podría pasar á las Indias orientales sin el largo y penoso viaje del cabo de Buena Esperanza, cuyas tormentas y riesgos arredraban á los mas intrépidos marinos. Con este objeto emprendió Colón su primer viaje en 12 de octubre de 1492, y en él descubrió las principales islas de las Antillas. En 1493 verificó segunda expedición, y aumentó el número de las islas conocidas. En el tercer viaje llegó á tomar tierra en 1498 en el continente de América entre Parí y Cumaná.

Repetidas expediciones de otros marinos que formados en los buques de Colón siguieron su ejemplo, dieron á conocer mas y mas el nuevo continente que no hacia parte de las primitivas Indias, como él creía; pero á esta idea substituyó otra no menos feliz, congeturando que la costa descubierta tendria en la parte occidental otra, bañada por un oceano que daría facil tránsito á las Indias orientales. Con tan grande esperanza y deseo de encontrar este paso que uniéndolo á las Indias orientales tan suspirada navegación, emprendió su cuarto viaje dirigiéndose al istmo de Darién, en donde congeturaba que debía hallarse esta comunicación; pero despues de haber reconocido toda la costa hacia el mediodía hasta Portobelo, por una complicación de desgracias tuvo que volverse á España donde acabó su gloriosa carrera dejando á la posteridad un nombre eterno.

Los portugueses habian realizado entre tanto su gran viaje á las Indias orientales que montó el primero Vasco de Gama, regresando felizmente, lo que unido á la rica flota que de ellas habian conducido Pedro Alvarez de Góbral, eran poderosos estímulos para que los castellanos no dejasen sepultado con Colón su insongero designio de encontrar un nuevo oceano y una comunicación al Sur para este lu-

croso comercio. Con estas miras, Juan Díaz de Solís y Vicente Ibañez Pinson, que ya habian hecho descubrimientos al norte, emprendieron un viaje á la parte opuesta que se extendió hasta los 40° de latitud meridional, sin otro éxito que conocer algo mas la dilatada estension de la América. Mas venturoso fue Vasco Nuñez de Balboa; pues arrojando todas las fatigas que se opusieron á su camino para atravesar el istmo de Darién, descubrió el primero el gran mar del Sur, comprobando una de las sospechas de Colón.

Reconocido el mar del Sur, solo restaba hallar su comunicación con el del norte, para cumplir todo el sistema de Colón. Fernando el Católico se aplicó á esto con eficacia, equipando dos navios cuyo mando confió al acreditado marino Juan Díaz de Solís, el cual costeando la América meridional, tocó en el río Janeiro: y mas al mediodía embocó en uno que creyó ser el apetecido canal y era el del río de la Plata, donde en un desembarco fue muerto y devorado por los naturales, de lo que horrorizados sus compañeros, sin pasar adelante, regresaron á España. Pero como en aquella época era la nación española emprendedora y activa cual ninguna, aprobó el plan que sobre este punto propuso el portugués Fernando Magallanes, y mandó aprontar en Sevilla cinco carabelas en que iban doscientas treinta y siete personas, y en una de ellas iba por maestro Juan Sebastian de Elcano.

El 1.º de agosto de 1519 salieron de Sevilla y el 27 de setiembre de S. Lucar, haciendo rumbo por Canarias llegaron al cabo de Santa María ya descubierto por Solís; reconocieron el río de la Plata, y viendo que su dirección era hacia el norte, como su intención era el recorrer la costa hacia el mediodía hasta que precisamente se terminase ó se encontrase paso al otro mar, pasaron adelante, y descubrieron la bahía de S. Matías, la que reconocieron y viendo que no pasaba al otro mar, salieron de ella, y siguiendo la costa llegaron á S. Julian. Allí se detuvo, y al salir perdió uno de los buques. Con los cuatro restantes siguieron costeando, y el día de las once mil vírgenes descubrieron un cabo al que pusieron este nombre; una de las naves que se llamaba Victoria vió una abertura que reconocida despues se vió ser un estrecho, que por esto algunos le llamaron de la Victoria. Mandó Magallanes que todas las naves saliesen á su reconocimiento; la tripulación de una de ellas se vió obligada á desembarcar por causa del reflujo; mal contenta la gente de esta dicha tripulación mató al capitán, se embarcó, é hizo rumbo á España. De las dos naves restantes una le trajo la nueva que solo habia descubierto una gran bahía rodeada de bajos y escollos; y la otra que habiendo caminado tres dias sin embarazo lo alto de las sierras de uno y otro lado el excesivo fondo y sus observaciones sobre las mareas, le inclinaban á asegurar que aquel era un estrecho por el que se comunicaban ambos mares. Con esta noticia embocó Magallanes con las tres naves restantes el estrecho que es el que se caracterizó con su nombre, y sin haber visto natural alguno desembocó en el mar pacífico al cabo de veinte y dos dias. Caminaron luego haciendo rumbo al N. O., y hallaron la isla que denominaron S. Pablo; despues cortaron la Equinoccial, vieron las islas que denominaron de los ladrones; y continuando su rumbo descubrieron un archipiélago que denominaron de San Lázaro; navegaron por entre estas islas llevando indios en canoas por prácticos, y formaron alianzas con los régulos; algunos abrazaron la religion cristiana, y prestaron obediencia al emperador, pero resistiéndose á ejecutarlo el de la isla de Matan, fue á ella Magallanes con cuarenta hombres que recibidos por mas de tres mil hubieron de retirarse con pérdida de mucha gente entre ellos el mismo Magallanes. Eligieron por gefes al piloto mayor Juan Serrano y al portugués Duarte Barbosa: uno de estos maltra-

tó á un esclavo de Magallanes, quien por vengarse le malquistó con el rey de la isla, de suerte que en un falso combate que les hizo el rey fueron muertos veinte y cuatro de los principales; y aunque Serrano fue llevado herido á la playa y rogaba con lágrimas que le rescatasen, temiendo los de las naves alguna otra traicion, siguieron su rumbo dejándole abandonado.

En la isla inmediata de Buhol, de las tres naves que les quedaban habilitaron dos, y quemando la otra siguieron su viaje, surgieron en Borneo, trataron con los isleños, y después siguieron su ruta hacia las Molucas; tuvieron sus tratos particularmente con el rey Tidore, hicieron alianza con sus soberanos, cargaron de sus esquisitos frutos en breve tiempo, y no pudiendo la nave Trinidad seguir el viaje, hubo de quedarse para intentarles después, y la Victoria, única que restaba, cuyo mando se había dado en Borneo á Juan Sebastian de Elcano, con cincuenta y nueve personas dió la vela para Europa, y el diez y nueve de julio de mil quinientos veinte y dos entraron en el puerto de la isla de Santiago en las de cabo Verde, donde notaron la diferencia de un día entre su cuenta y la de los isleños, pues los del buque contaban miércoles cuando los de la isla le tenían por jueves; el cuatro de setiembre avistaron el cabo de S. Vicente; y por último entraron en S. Lucar el 7 de setiembre de 1522 solo con diez y ocho personas.

Este viaje al rededor del globo duró tres años un mes y siete días, pues se comenzó el 1.º de agosto de 1519, y se concluyó como queda dicho el 7 de setiembre de 1522; fue la primera expedición que dió vuelta al globo, y la circunstancia de ser española da á la nación un motivo mas de gloria entre los muchos que justamente ha adquirido.

M. GÓMEZ.

TELÉGRAFOS ESPAÑOLES.



n. Briffault nos revela en un artículo publicado en el *Tiempo* el estado actual de los telégrafos en Francia: explica ligeramente su mecanismo y organización, y se lamenta por último de que la nación inventora del telégrafo no le posea sino á medias, teniendo que sufrir todavía frecuentes interrupciones en sus despachos cuando los sorprende la noche, cuyas tinieblas oponen un obstáculo insuperable á la comunicacion de los telégrafos franceses. Dicho artículo nos confirma en la idea que teníamos formada de la superioridad del telégrafo español, é interesados en el honor de nuestra patria, no queremos renunciar á la satisfacción de publicar sus glorias, demostrando las ventajas que en este ramo podemos llevar á nuestros vecinos: ventajas tanto mas apreciables, cuanto si las artes florecen en España todo se lo deben á sí mismas, y nada de ordinario á las leyes, que proteger debieran su cultivo.

Desde muy antiguo conocieron los hombres la conveniencia de comunicarse prontamente aquellos sucesos, de los cuales estaba pendiente el éxito de una batalla y la suerte de una nación, y que, sabidos anticipadamente, suelen precaver tantas desgracias. Hogueras por la noche, humaredas y pendones de este ó de aquel color durante el día, eran, por lo regular, las señales convencionales, cuya aparicion significaba aquel acontecimiento que se esperaba ó temia. En los pueblos amenazados por enemigos fronterizos, se establecieron *atalayas*, ó torres situadas en lu-

gares eminentes, para que desde allí descubriesen mas campo los vijías y centinelas, y tambien para su seguridad y defensa.

Llenas están nuestras costas del mediterráneo de estas atalayas que tantas veces alarmaron á los asustados pueblos del mediodía, cuando tan atrevidos y crueles andaban los piratas africanos. Hé aquí como pinta Góngora en un bellísimo romance, el movimiento de estas señales que precedieron á una alarma, en las cercanías de Orán.

"Que los rayos de la luna

«Descubrieron las adargas.

«Las adargas avisaron

«A las mudas atalayas;

«Las atalayas los fuegos,

«Los fuegos á las campanas:

«Y ellas al enamorado &c."

Estos medios de comunicacion, rápidos y sencillos á la verdad, tuvieron que abandonarse cuando el peligro no fue tan inminente, por la poca variedad de sus señales y corto número de cosas significadas; y en algunos puntos se sustituyeron por rudos é informes telégrafos de cuatro aspas, cuyas diversas posiciones correspondian á cada una de las letras del alfabeto. Con este método se escribían clara y distintamente todo género de cosas; pero su lentitud ó pesadez, por mejor decir, hacia inútil un instrumento del que se exige indispensablemente la velocidad en transmitir las comunicaciones, si de él se ha de hacer uso.

En este estado de insignificante nulidad se hallaba el arte telegráfico, cuando la Francia de 1792, que admitia cuantos proyectos tendiesen á sostenerla en aquel violento estado á que le arrastró su ciego frenesí; necesitando alimentar la ansiosa curiosidad con que se esperaban los grandes trastornos, y dar un mismo impulso á los numerosos ejércitos que sostenia derramados en las fronteras; acogió con predileccion, y planteó con actividad el de las líneas telegráficas. Los hermanos Chappe inventaron un sistema amplio y bien ordenado; el primero que fue digno de este nombre. Elevaron la telegrafía á la consideracion de una ciencia, y pueden por lo tanto llamarse sus inventores. Monsieur Flocon la ha perfeccionado después, y en el año 1833 recibieron un nuevo impulso los telégrafos de Francia, con el bien meditado reglamento que les dió el ministro del interior, conde d'Argout.

Hasta el de 1831 no vimos en España una línea telegráfica regularmente organizada. En el mes de abril de aquel año se estableció por orden del rey D. Fernando VII la de Madrid á Aranjuez, que constaba de cuatro puestos; y en el siguiente, la de aquella al real Sitio de S. Ildefonso que tenia uno mas. El teniente de navío D. Juan José Lerena, fue nombrado su director, y bajo un sistema de su invencion, del que hablaremos luego, trabajaron hasta el año de 1835, en que la guerra civil, que todo lo devoraba, absorbió tambien los telégrafos de los Sitios.

Un ilustre y malogrado general en jefe del ejército del norte quiso regularizar aquella lucha, mas durable y sangrienta, cuanto menos sujeta á los planes militares de operaciones. Trazó el suyo, que encerraba á los rebeldes en sus mas ásperas y estériles montañas; y entonces se crearon las líneas de bloqueo, para cuya rápida, exacta y segura comunicacion, no creyó el general Córdoba encontrar un medio mas eficaz que el de los telégrafos. En efecto, no le había. Pero el método del Sr. Lerena, que consistia en la combinacion de cuatro signos representados por cuatro mamparas pintadas de negro y blanco, si bien sencillo cuanto cabe, no podia satisfacer por su lentitud y rudeza la rapidez necesaria para las comunicaciones de campaña. Mu-

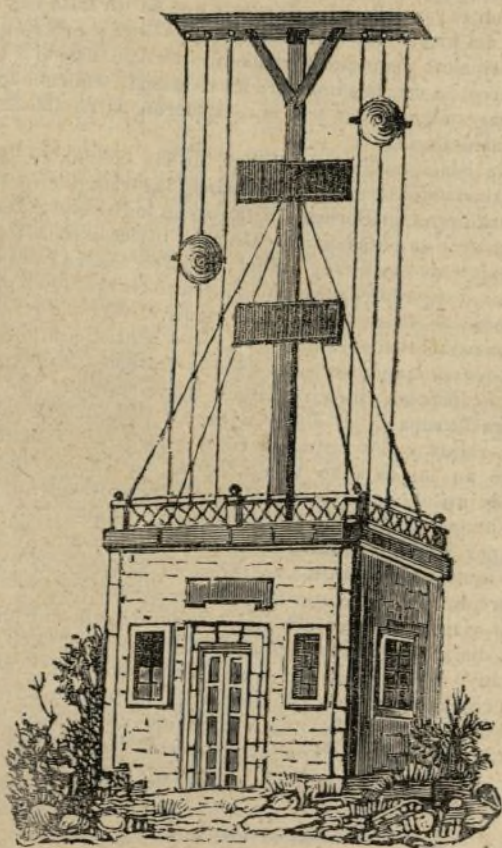
cho menos los que existían de Vitoria á Miranda; porque usando solo de signos alfabéticos no eran á la verdad tolerables despues de la invencion de Mr. Chappe. Fué, pues, necesario á D. Manuel Santacruz, nombrado director de la nueva línea que se iba á establecer de Vitoria á Pamplona, siguiendo la márgen del Ebro, crear un nuevo sistema que sin perder de vista la claridad de las señales, la sencillez de la máquina, abarcase mayor número de combinaciones, y tuviese mas ligereza y facilidad en su ejecución. Ni cesaron aqui los desvelos del Sr. Santacruz. "Proporcionar á la telegrafía, dice Mr. Briffault, medios eficaces para que la noche no interceptase sus comunicaciones, es doblar su accion. La meteorología nos enseña que hay un gran número de noches en que la atmósfera está mas transparente y limpia que de dia. Entonces son nulos los fenómenos de la vision; los vapores condensados apenas se elevan algunos pies sobre la tierra, y aun así, desaparecen una ó dos horas despues de puesto el sol.... Las chimeneas de nuestras habitaciones ó fábricas no arrojan humo por la noche, y á dias lluviosos suceden frecuentemente noches estrelladas, de manera que fuera de alguna que otra circunstancia muy rara, será mas fácil transmitir un despacho urgente en las tinieblas que á la luz del dia."

Estas consideraciones tan exactas como notorias, movieron al Sr. Santacruz á idear un medio de comunicarse de noche, y no tardó mucho tiempo en conseguirlo. Nacionales y extranjeros vieron con admiracion, los últimos en especial, la seguridad y prontitud con que pasaban en la noche mas lóbrega con tal que la atmósfera estuviese despejada, los partes mas largos, en los que á veces se empleaba toda ella: y el ejército nacional supo apreciar debidamente los servicios prestados por una línea de 15 telégrafos, que en cuatro años de existencia transmitió mas de 2,136 partes de la mayor importancia, sin contar con otra multitud de avisos particulares, y comunicaciones reglamentarias.

Y no se crea que para conseguir la telegrafía por la noche hubo necesidad de alterar y complicar el aparato existente; cinco faroles bastaron para la realizacion de este pensamiento que los extranjeros codician todavia.

Actualmente los telégrafos, inútiles en aquellos puntos por la feliz conclusion de la guerra civil; se hallan en el estado mas deplorable. Parece que la prosperidad del arte telegráfico está como vinculada en las revoluciones y trastornos; pero no es así. Un político profundo decia que sin los telégrafos es imposible gobernar. Sabemos que se está tratando de establecer una línea telegráfica de Madrid á Irún, siguiendo la direccion del nuevo camino real, que debe pasar por Guadalajara y Soria. Pero atendida la escasez de recursos con que tienen que luchar nuestros gobernantes, es de temer que tan feliz proyecto no pueda verificarse. Acaso seria conducente ensayar el establecimiento de los telégrafos por empresas particulares, si bien no desconocemos los graves argumentos que á ello pudieran oponerse. Vergonzoso fuera que poseyendo un sistema telegráfico, que tanto honra á la nacion española; le dejemos hundir en la anchurosa tumba, donde yacen tantos inventos útiles, que despues resucitan al soplo de los extranjeros!

La palabra telegrafía está compuesta de dos griegas *Tele* que significa *el fin* y *graphy* *escritura*. Es, pues, segun su etimología, el arte de escribir para comunicarse de lejos. Los signos empleados en esta escritura son *geroglíficos*, que significan uno ú mas sucesos enteros; *frásicos*, que comprenden una ó mas frases; *verbales*, que espresan una sola palabra; *númericos*, que indican en que parte del diccionario telegráfico se halla lo que quieren decir; y *alfabéticos* que representan una letra.



Telégrafo español de campaña.

Por lo dicho se infiere que la telegrafía tiene dos partes, una material, que prescribe el modo de hacer los signos en el aparato; y otra científica, que enseña el modo de mandarlos ejecutar para comunicarse con otro telégrafo, segun el sistema ó medios de que se valga. Para la perfeccion de estos sistemas se requieren dos indispensables circunstancias: 1.^a claridad en los signos, para que no se confundan con otros por la distancia; claridad tambien y precision en las cosas por ellos significadas; y 2.^a Rapidez, que exige facilidad en poder mudar las señales, sencillez en la máquina que á esto se destine, y abundancia de combinaciones, para que haya mas cosas espresadas geroglífica, frásica y verbalmente sin recurrir jamás á los signos alfabéticos, que son los que entorpecen las comunicaciones.

En abono de la simplicidad del telégrafo español, sin detenernos en una prolija y fastidiosa esplicacion de su mecanismo, no podemos decir mas, sino que una sola persona puede hacer dos signos diversos, y á un mismo tiempo, en dos segundos; pues que no tiene mas que dar vueltas á dos cilindros con poquísima fuerza.

El telégrafo francés ha menester cuatro segundos para esta operacion. Es tan sencilla esta maniobra en el primero, que el hombre mas rudo se encuentra en disposicion de comprender y ejecutar los signos á los tres ó cuatro dias de instruccion; y al cabo de un mes posee ya la práctica necesaria. Esto se vió palpablemente en la línea establecida en el norte, cuyos operarios eran soldados inútiles para el servicio, y que continuamente se estaban removiendo de su destino; sin que ni por la escasez de brazos, ni por su frecuente reposicion, enmudeciese jamás el telégrafo de campaña.

Excédete este ademas en el número de combinaciones. Por confesion de Mr. Briffault comprende el de su país 8,464 y el del Sr. Santacruz, sin hacer uso mas que de cuatro signos, alcanza á 32,450.

Es necesario tambien hacer mérito de la distancia á que se pueden colocar unos de otros los puntos telegráficos. Porque cada telégrafo detiene algo la comunicacion, y porque cuantos menos puntos tenga esta que atravesar, mas pronto llegará al término de su direccion. La supresion de uno de estos puestos, ademas de ahorrar tiempo, disminuye considerablemente los gastos de construccion y de empleados; y si se exceptua el poder comunicarse de noche, esta es la mayor ventaja de nuestro sistema. En la distancia á que pueden colocarse los telégrafos influye poderosamente su proyeccion: cuando esta es horizontal, esto es, cuando mirado el telégrafo desde sus inmediatos, campea su aparato en el cielo, la distancia puede ser mayor porque los signos se ven mas claramente: entonces los nuestros pueden apartarse unos de otros cinco ó seis leguas. Cuando la proyeccion es sombría porque el telégrafo se destaca contra la tierra, puede colocarse y jugar á mas de dos leguas y media de distancia, á la cual se halla el de la villa de Laguardia en Alava, mirado desde Logroño; aunque proyecta sobre una roca con diferentes huecos y variedad de colores, que perjudican mucho á la claridad. Ahora bien: el telégrafo francés únicamente en proyeccion horizontal, puede separarse poco mas de legua y media francesas. La línea telegráfica de París á Bayona la forman 120 puestos, y distan estas dos ciudades 215 leguas una de otra.

Reconózcase, pues, de buena fé la superioridad de nuestro sistema telegráfico, y séanos licito envanecernos por ello ya que desgraciadamente se nos presentan tan pocas ocasiones en materia de artes para lisongear nuestro amor propio nacional, y levantemos nuestra humilde voz para que el gobierno tienda una mano protectora á este establecimiento, que despues de sus importantes servicios va espirando lentamente, y por consuncion. Un hombre activo y emprendor pudiera reanimarle de un modo tal que le convirtiese en una fuente de riqueza para el estado, tan productiva acaso como el ramo de correos.

F. NAVARRO VILLOSLADA.

TRADICIONES QUE HAY EN SEVILLA DEL REY DON PEDRO.

(Conclusion. Véase el número anterior).

NOTIFICACION DE UNAS CENSURAS.



RESIDIA el rey D. Pedro en Sevilla cuando el papa Urbano V mandó unas censuras para que se le notificasen, cuyo cometido encargaba á uno de los arcedianos; y era una excomunion. Temeroso el arcediano que el rey cometiese algun desaguado al tiempo de hacerle saber su mision, pues conocía el carácter impetuoso del monarca, ideó la traza de irse al río y colocarse en una barca, que estuviese preparada á marchar cuando él lo mandase. El rey paseaba á caballo casi todas las tardes por la orilla del río. Al ver que llegaba, se preparó, y le llamó diciendo se acercara para darle nuevas de Levante: D. Pedro lo hizo así. Entonces leyó en alta voz la notificacion de la excomunion:

al oírle no pudo contenerse, arremetió con su fogoso caballo á la barca, que salió en huida, él la siguió logrando dar una cuchillada en su costado. Estuvo el rey muy á peligro de perecer, gracias á la bestia pujante que le conducia, que victoriosamente lo sacó á la orilla.

ESCRIBANO MAYOR DE CABILDO.

Estando el rey D. Pedro en los jardines de su famoso Alcázar le anunciaron que debía nombrar escribano mayor de cabildo y ayuntamiento de la ciudad. Quiso el mismo rey hacer exámen de los que pretendian, para lo cual mandó arrojar á un gran estanque del jardín varias naranjas, en seguida ordenó que entrasen los pretendientes, y le fué diciendo á cada uno, que diese fé de cuantas naranjas habia en el estanque. Todos decian el número de tantas cuantas aparecian sobre el agua; hasta que habiendo llegado á uno de los ascendientes de la familia de los Pinedas de Sevilla, y diciéndole el rey como á los demas, que diese fé de cuantas naranjas habia; cogió una vara con la cual sacó fuera las naranjas y las contó; y dijo al rey: Señor, tantas son; de lo que doy fé. D. Pedro le preguntó: ¿qué por qué las habia sacado, y hecho aquella diligencia? á lo cual replicó: porque no podria dar fé de otra manera; bien podrian ser medias naranjas y aparecer como enteras. Entonces el rey le hizo escribano mayor del cabildo y ayuntamiento de Sevilla.

CASO DEL SENTENCIADO.

Habiendo sido sentenciado á muerte un malhechor por sus graves y atroces delitos, llegado el día de la ejecucion iba por el tránsito repitiendo en altas voces que el rey Don Pedro le habia perdonado, y que no se queria obedecer la orden: esto lo habia repetido tambien en la carcel. Cuando ya iba á pasar por la puerta llamada de Jerez, pues la horca estaba en Tablada, volvió á repetir con dobles clamores sus gritos de perdon. Viendo los ministros de la justicia la sensacion que hacian en los circunstantes aquellas voces, pasaron á darle cuenta al juez y este al rey: y mientras estuvo parado el reo. D. Pedro contestó que no habia concedido tal perdon, y mucho menos á aquel hombre tan delincuente: mandó que al punto se ejecutase la sentencia de muerte, pues que aquello no era mas que estratagemas para librarse de ella. Salieron los ministros del Alcázar con la orden de ejecucion, y antes de salir se les mandó volver á presencia del rey, que les dijo: Ese hombre ha dicho y publicado que yo le he perdonado, y en toda Sevilla corre la voz; ciertamente que no lo he perdonado: pero menos inconveniente veo en mandarlo perdonar, que no que haya uno que presuma que el rey D. Pedro de Castilla no cumple su palabra. Id, y dejadle libre. Efectivamente los ministros llegaron al sitio, publicaron el perdon del rey, y el reo quedó puesto en libertad.

J. COLON Y COLON.

RECUERDOS DE VIAJE.

III.

DE BAYONA A BORDEAUX.



ESDE Bayona á Burdeos se cuentan cuarenta y cinco leguas francesas, generalmente por el país mas llano, arenisco y monotono que ofrece la Francia, por lo que poco ó nada

llega á interesar la atención del viajero. Aprovecharemos, pues, este descanso de la imaginación y de los sentidos, para apuntar algunas ligeras indicaciones sobre los diferentes medios de comunicación adoptados generalmente en aquel país, y su comparación con los que existen entre nosotros, á fin de hacer resaltar las respectivas ventajas con la debida imparcialidad y buena fé.

Tres son los medios adoptados generalmente para viajar en Francia; á saber: las diligencias generales; la mala ó correo; y las sillas de posta particulares; los tres están ensayados entre nosotros, aunque bastante distantes de su perfección.

Conviene advertir, ante todas cosas, que las carreteras principales que en todos sentidos cruzan la Francia y muchas de las travesías particulares de pueblo á pueblo, se encuentran en un estado excelente; merced á la configuración particular del suelo, mucho mas llano en general que el de nuestra España, á la sólida y bien entendida construcción de la calzada, y al crecido presupuesto destinado á su constante entretenimiento.—Por lo general no son de una estrechada anchura; se hallan formadas con una ligera curva, cuya parte superior está en el centro, y revesadas de piedras cuadradas cuidadosamente unidas, que ofrecen á las ruedas una superficie plana y constante; á uno y otro lado de la calzada, además de los diques y parapetos necesarios en las desigualdades del terreno, suelen formarse anditos cómodos para los viajeros pedestres (bastante comunes en aquel país), y véase de trecho en trecho enormes pilas de piedras ya cortadas para reponer los desperfectos que ocasiona á la calzada el continuo tránsito de carruajes.—Facil es conocer el grado de comodidad que aquella superficie unida y perfectamente adaptada á las anchas ruedas de los carruajes, y la cómoda construcción de estos, proporcionarán á su movimiento, con gran satisfacción del viajero, especialmente de aquel que acabando de sufrir las bruscas ondulaciones de nuestro suelo, sus carreteras desniveladas, y sus desencajados pedruscos, haya pasado algunos días sin saborear el mas mínimo instante de reposo.—Añádase á todo esto que allí no es tampoco comun el encontrarse detenido frecuentemente por un arroyo improvisado, apenas perceptible en unas ocasiones y convertido en otras en rápido torrente; ni el haber de atravesar un peligroso río en una débil barca: ó el verse, en fin, obligado á trepar á pie ó en diestras cabalgaduras á la elevada cumbre de una áspera montaña.

Los puentes colgantes, los fuertes murallones, los diques elevados convenientemente á las márgenes de los ríos, los inteligentes cortes y rodeos para evitar los tránsitos peligrosos de las montañas, son testimonios constantes del entendido celo de un gobierno que en todas ocasiones ha dado la mayor importancia á la rapidez y á la comodidad de la circulación interior. A tan grandes comodidades materiales se reúnen el grato aspecto de las campiñas, los crecidos arbolados que constantemente cubren ambas orillas del camino, la inmensa multitud de casas de posta, hosterías y paradores que le interrumpen á cada paso, y la risueña perspectiva de mil y mil pueblecitos que la vista alcanza á descubrir en el fondo de los valles; sobre las altas colinas, á las márgenes de los ríos y á los lados del camino; el magistoso curso del Garona, el Loira, el Saona, el Ródano y el Dordogne, poblados de barcos vapores y veleros; el interminable tránsito de caminantes en toda clase de carruajes y cabalgaduras, y la seguridad, en fin, absoluta, contra todo asalto de malhechores, de día, de noche, en carruaje propio ó en diligencia pública; mas que estas lleven cargado su imperial de sacos de dinero, y aunque hayan de atravesar en noche oscura un espeso bosque ó una cordillera de montañas. De aquí se podrá formar una idea aproxima-

da de las ventajas positivas incalculables que de todo ello se deducen para el viajero.—Sentados, pues, estos precedentes, vengamos ahora á los medios ya indicados de viajar.

El primero y mas generalmente seguido es el de las diligencias públicas. Dos empresas inmensas, conocidas bajo los nombres de *Mensagerías generales* y de *Laffite y Cailhard* explotan hace ya muchos años todas las carreteras generales de Francia, además de otras muchas empresas que se han repartido luego las transversales y subalternas; en términos que no hay ninguna que deje de estar servida con regularidad, pudiendo recorrerse el país en todas direcciones con la seguridad de hallar diariamente medio de comunicación.—A pesar de los notables adelantos que en este punto hemos experimentado en nuestro país á vuelta de pocos años, y á pesar de los inmensos beneficios que el público y las empresas de diligencias se han reportado mutuamente, ¡cuán lejos estamos aun de aquel resultado! Verdad es que, gracias á la existencia de carreteras regulares entre los puntos principales del reino, y al establecimiento de la compañía de diligencias generales, se halla bastante regularizado el servicio desde Madrid á Bayona, á Sevilla y Cádiz, á Zaragoza, Valencia y Barcelona. Pero fuera de estas grandes carreras, y en otras no menos importantes, así como en las transversales, estamos aun poco mas ó menos en el mismo grado de incomunicación que en el pasado siglo.

Además de los datos propios que pudiéramos producir en apoyo de esta verdad, á la vista tenemos una carta de un amigo viajero, que obligado á hacer una travesía de 24 leguas en nuestras provincias meridionales y entre pueblos muy importantes, además de una picante descripción de los susos, trabajos y fatigas que hubo de sufrir en tan desdichado viaje, reasume así los gastos indispensables que le ocasionó, y fueron los siguientes:

Dos mulas para el viajero y su equipage, por seis días ida y vuelta á 30 rs. mula.	360
Un mozo á 12 rs. id. id.	72
Dos soldados á caballo y su cabo (por seguridad indispensable) á 20 rs. diarios.	360
Tres almuerzos á toda esta gente y caballerías á 60 reales.	180
Tres comidas id. id. á 100 rs.	300
Tres noches id. id. á 120.	360
Gratificaciones al cabo y criado.	40
TOTAL.	1672

Un calesin, donde se encuentra, cuesta á razón de 60 rs. diarios contando ida y vuelta, y un coche con cuatro mulas á 200 rs. id. "Y esta cuentecita (añade con mucha gracia el ya citado amigo) es suponiendo que el viajero vá vestido al estilo del país, con su chaquetilla redonda y sombrero calañés, que no lleva guantes ni gorra exótica ni extravagante, ni gafas de oro ó de concha, ni baston con puño dorado, ni cartera de apuntes que saque amenudo, ni cosa alguna que le haga parecer extranjero; en cuyo caso aumenta la cuenta, tanto por la gorra, tanto por los guantes, tanto por las gafas &c. &c.

Pues gastándose estos 1672 rs. se andan las 24 leguas en tres días, sufriendo el viento, el sol, el polvo, el agua, durmiendo mal y comiendo peor.—Y no se crea que esto sucedía hace siglos, ni entre ásperas montañas, ni en país despoblado é inculto: sucede en el año de gracia 1841, entre pueblos ricos y de gran vecindario, que tienen caminos, aunque muy descuidados, para carruajes; pero en cambio que carecen de carruajes para caminos.

Esta misma travesía de 24 leguas españolas (32 francesas) se hubiera podido hacer en Francia en ocho horas en la malle-poste por unos 120 rs., y en la diligencia en once horas por unos 76.

Tan gran facilidad de comunicacion proporciona una circulacion, un movimiento tal en aquel pais, que viene á convertirse en contratiempo, pues no parece sino que todo el mundo está á todas horas en todas partes: asi que no pocas ocasiones acontece el hallarse sin asientos disponibles, ó tener que variar de rumbo para evitar la concurrencia.

La forma de las diligencias es semejante á la adoptada entre nosotros, y constan tambien de tres divisiones, de berlina (*coupe*), interior, y rotonda (*gondole*). Ademas tienen arriba dos ó mas asientos sobre lo que se llama la *imperial*. Allí tambien se coloca el conductor, que separado por este motivo de toda comunicacion con los viajeros del interior del coche, se ocupa silenciosamente desde su elevada altura en dirigir las riendas de los caballos. Estos son ordinariamente cuatro ó cinco, y á veces mas, si lo exige el estado del camino; y suelen andar á razon de tres leguas francesas por hora, sin que en este punto sean muy escrupulosos cuando la estacion es mala; de suerte que por regla general puede asegurarse que nuestras diligencias andan el mismo espacio en igual tiempo dado. — Pero en lo que existe notable diferencia es en el precio, pues en las de Francia no llega regularmente á dos rs. por legua, y en las nuestras sube por lo menos al doble. Sin embargo, para proceder con la debida imparcialidad, y huyendo justamente de todo movimiento de admiracion exagerada, debemos aqui reconocer que, salvas aquellas diferencias, es mas grata la vida de la diligencia española, mas cómodo su servicio particular.

En primer lugar, por moderno establecimiento, por su precio bastante elevado, y por la escasez de otros medios mas rápidos de comunicacion, resume todavia el privilegio de servir á las clases mas acomodadas y distinguidas: lo cual asegura al viajero la ventaja de hallarse en medio de una agradable sociedad, que participando de unas inclinaciones análogas, siguiendo las mas veces reunida toda la estension del viaje, haciendo sus altos correspondientes á pasar las noches en las posadas, y participando, en fin, de los mutuos temores y del peligro comun, no es extraño lleguen á intimar hasta el punto que acaso haya quien vea acercarse con sentimiento el término de su viaje. — Por otro lado, el mayoral ó conductor, el zagal y el postillon, sentados los dos primeros en el delantero del coche y el último sobre la primer caballeria del tiro, se hallan continuamente en franca correspondencia con los viajeros, de quien reciben, cuando el cigarrillo, cuando el resto del refrigerio, á cambio de una condescendencia ó de una protesta de seguridad que disipa los temores de todo mal encuentro. — Sabido es ademas que desde el punto y hora en que el mayoral español hace resonar el primer chasquido de su látigo, comienza entre él y sus mulas el interesante diálogo, á que responden alternativamente con el inteligente movimiento de sus pies y de sus orejas la *Capitana* la *Generala*, la *Coronela*, la *Gallarda*, y el macho *Pulido*, favorito especial á quien se dirigen de preferencia sus apóstrofes y reniegos. — Durante toda la travesía dá á los viajeros todas cuantas pruebas de deferencia permite su consigna, y contribuye no poco á hacerle olvidar la monotonía del pais que se despliega á su vista. Si le preguntan cuantas leguas dista de la ciudad, siempre consuela con que son cortas: si le manifiestan temores por ciertos bultos que atraviesan el camino, siempre nos conforma con la seguridad de que en todo el mes no le han asaltado todavia; si una angustiada dama se le queja de sed, se apresura á alargarla su bota de Yebes ó Valdepeñas; si un chiquillo jugueton quiere coger un nido de gorriones ó ver las mulas, le permite bajar á trepar á los árboles ó sentarse con él en el delantero. Es en fin el patron del baque; el útil é indispensable comensal de toda la tripulacion; y raro es el viajero un poco curioso

que al llegar al término de su viaje no lleva en su memoria el nombre, la historia y semblanza del complaciente conductor.

Las paradas á dormir en las posadas, (si ellas fueran mejores) no puede negarse que proporcionan una grande comodidad, pues si bien es cierto que se roban algunas horas al camino, tambien hay que convenir en que son de descanso al cuerpo y de grato solaz al ánima pecadora. — Seriamos injustos sin embargo, si respecto á las posadas ó paradores de las grandes carreras que corre la diligencia, no reconocieramos notables mejoras en estos últimos tiempos, y tales que muchas de ellas las hemos hallado superiores al escaso interés que pueden reportar por la falta de viajeros. No se busque, empero, aquella elegancia de forma, aquella coqueteria de accesorios que hemos indicado respecto de los hoteles franceses en el artículo anterior; pero por lo menos puede contarse con una mesa abundante y sana, con camas limpias, y un precio fijo y moderado. — La marcha canonical de nuestra diligencia, permite por otro lado disfrutar ampliamente de aquellas ventajas, y no solo da el tiempo suficiente para comer y dormir con todo descanso, sino que todavia puede el viajero aprovechar largos ratos en visitar la plaza del lugar ó la colegiata, al mercado los jueves, á misa los domingos, y descansar, aunque algo metafóricamente por las noches sobre algun empedernido colchon.

En la diligencia francesa es otra cosa: En primer lugar la sociedad que en ella se reúne es bastante heterogénea, gracias á la estremada baratura del precio y á los medios mas cómodos de transporte. Comisionistas, corredores de comercio (*comis voyageurs*) tipo especial francés, jóvenes dispiertos y aun atolondrados que acaso bosquejaremos algun dia; oficiales del ejército que mudan de guarnicion; cómicos y empresarios de los teatros de provincia; estudiantes y entretenidas; modistas y amas de cria; hermanas de la caridad y poetas excéntricos y *no comprendidos* en su lugar. — Tales son los elementos que en ellas vienen á reunirse generalmente, y ya se deja conocer que no hay que esperar de ellos aquellas delicadas atenciones, aquellos rendidos obsequios, aquella amable deferencia que suele regularmente hacer agradable el viaje en nuestros coches públicos. — Allí por el contrario, el individualismo está mas caracterizado; cada cual retiene para sí el mejor sitio posible, y le defiende obstinadamente aun contra los privilegios de la edad ó las gracias de la hermosura; y cuenta, que el rincon de un coche no es cosa indiferente cuando han de pasarse en él las largas noches de invierno. — Hay viajeros y viajeras que imponen á sus compañeros su inevitable locuacidad, persiguiéndole hasta en los secretos de su vida interior ó de sus proyectos futuros; y los hay tambien que se aíslan y se reconcentran en sí mismos, y á la hora conveniente asoman su cestida de provisiones, y se complacen en desplegar á la vista de los hambrientos colaterales, ya el rico pastel de Perigord, ya el sabroso queso de Gruyere, ya los dulces de Metz ó los salchichones de Marsella; sazonando estos delicados frutos con las descomunales ojeadas que suelen acompañar á la implacable cesta en el momento de su ocultacion.

El conductor francés, personaje mudo y absolutamente incógnito á la tripulacion, colocado allí en la region de las nubes, dirige mecánicamente desde allí su ponderosa máquina, sin apóstrofes, sin diálogos, sin interrupcion. Llegando á la parada donde ha de remudarse el tiro, no se cuida de averiguar si algun viajero quiere descender, si alguno ha descendido ya y se queda atras. Todo su celo se limita á reforzar su individuo con un vaso de aguardiente, y hacer que se enganchen los caballos en el menor tiempo posible; verificado lo cual vuelve á encaramarse á las alturas, y dá con un silbido la señal de marchar.

De noche, de día, la misma operacion, el mismo silencio.—Los viajeros se remudan frecuentemente en toda la linea y apenas tienen tiempo de reconocerse.—Tal por ejemplo habrá que habiendo tenido al lado toda la noche una tremenda vieja contemporánea de la Pompadour, se ha visto obligado á sumergir su cabeza en el rincon del coche, y á dormir por intervalos entre el armonioso ruido de las ruedas y de los cristales y la memoria infausta de aquel vestigio. De pronto sus ojos, heridos por los primeros rayos del sol, se abren impacientes, y encuentran, no sin agradable sorpresa, que durante el último término de la noche la vieja secular ha desaparecido, y trasformándose en una graciosa paisana provenzal ó en una linda costurera de la Chaussée d'Antin; con lo cual da el viajero á los diablitos su sueño pertinaz que no le permitió saber á tiempo tan mágica trasformacion.

Por lo demas ¿qué metamorfosis singular ha ocasionado la noche! Ni la imaginacion poética de Ovidio pudiera idear la mayor.—La elegante dama que ocupaba el frontero casi exclusivamente con sus exagerados adornos, ha colgado su sombrero carmesí, ha metido en la bolsa sus blondos tirabuzones, ha doblado sus cintas, sus *fichús* y *manchetes*, ha dejado caer sobre la falda sus flores y el color de sus mejillas, y ha restituido en fin al semblante el testimonio de su fé de bautismo, bajo los descuidados pliegues de un horrendo pañuelo de yerbas, y la angustiosa expresion del hambre y del insomnio.—El honrado mercader que ocupaba su lado, aparece ahora bajo la forma de mercancía, metido en un saco de lana y cobijado bajo su gorro de algodón.—El cómico de la edad media, ha dejado su *bisogne*, y pertenece ya á los tiempos de la barbarie,—y el comisionista Lyonés, el Lovelace de los caminos reales, ha eclipsado su barbudo semblante entre cuatro varas de cachemir.—Tan repugnante espectáculo, tan incómodo suplicio, han producido algunas leguas mas de camino hechas durante la noche, horas que el viajero está obligado á rescatar cuando llega al término de su viaje. ¡Y todavía se rien los franceses porque nuestras diligencias hacen alto durante la noche!

Dos veces tan solo durante el día suele pararse ligeramente la francesa para almorzar y para comer; pero sin ninguna regularidad en la hora ni en el periodo; de suerte que suele acontecer almorzar á las once de la mañana y comer á las cinco de la tarde, y tambien hacer la primera operacion al amanecer, y comer á las diez de la noche; con lo cual el estómago del pobre viajero, asendereado é indeciso de su suerte futura, experimenta una continua alarma y un desfallecimiento positivo; tanto mas cuanto que en la media hora ó tres cuartos que se le consienten para aquellas operaciones, tiene que reforzarse precipitado, á riesgo de verse interrumpido bruscamente por la voz del terrible conductor, que levantándose de la mesa (en que inconvenientemente toma puesto al lado de los viajeros), grita con voz estentórea, "*Messieurs, en voiture.*"

A esta voz responden mil otras de reclamacion y de desconsuelo, que son por supuesto desatendidas, llegando á veces á punto de apelar los viajeros al santo derecho de insurreccion, y avalanzarse á recoger indistintamente, cual el pollo asado, cual una torta, este las frutas, aquel al *fricandó*.—En tan indispensable egoismo, la belleza, la amistad, el respeto y demas consideraciones sociales desaparecen del todo, y cada cual mira únicamente á cumplir con su imperiosa necesidad. No es extraño; *sine Cerere et Baccho friget Venus*. Vayan ustedes á pensar en galanterías cuando se trata de matar el hambre.

El segundo modo de viajar de los ya indicados, consiste en la *malle-poste*, cómodos carruajes de elegante y ligera forma que permiten tres asientos ademas de el del correo. La rapidez es tal que estan obligados á hacer cada legua en 22 minutos, y no se les concede mas que uno ó dos para las remudas de caballos, y un cuarto de hora para comer ó

cenar. Pero esta misma rapidez llega á hacerse insoportable al viajero á quien urgentes negocios no llamen vivísimamente al punto á que se dirige. El precio de estos asientos está fijado en franco y medio por cada parada de dos leguas, ó sea tres reales escasos por legua.

El tercer método de viajar es el de las sillas de posta alquiladas particularmente, que reuniendo la rapidez y la comodidad del viajero á su voluntad libre é independiente, es el mas adecuado para saborear todos los placeres del viaje; pero como se deja conocer es tambien el medio mas costoso, y se paga á razon de franco y medio por caballo (no pueden alquilarse menos de dos) y otro tanto por el postillon en cada posta de dos leguas; ademas del alquiler de la silla y otros gastos pequeños. Sin embargo, reuniéndose dos viajeros, todavia puede ser arreglado este gasto, especialmente si tienen mucho equipaje que conducir.

Al salir de Bayona por el arrabal de Santi Spiritus, el camino atraviesa un pais agradable y bien cultivado, interrumpido por multitud de casas de campo y de lindas poblaciones, tales como S. Vicente, S. Geours y otras, hasta llegar á Dax donde se pasa el Adour sobre un hermoso puente. Aqui la comarca cambia de aspecto completamente, y empiezan las inmensas llanuras y arenales conocidos por el nombre de las *grandes Landas*; las cuales sin embargo hasta mas adelante no despliegan todo su severo aspecto; pero una vez internado en ellas el viajero, fatigada su vista y su imaginacion con la monotoma presencia de los espesos pinares que á uno y otro lado continúan por espacio de muchas leguas, apenas encuentra un punto de reposo en el lejano caserío de una miserable aldea, en la choza de un pastor, ó en la pintoresca figura de este que subido en elevados zancos dirige su ganado al través de los profundos arenales.

Después de atravesar la antigua ciudad de Tartas, seretada en el declive de una colina, se llega después de algunas horas á la bella poblacion de *Mont de Marsan*, cabeza del departamento de las Landas. Esta ciudad, aunque situada en la comarca mas desierta de la Francia, es tan agradable por sus lindas construcciones, la alineacion y limpieza de sus calles y lo animado de su comercio, que viene á interrumpir agradablemente la enojosa tarea del viajero. No perderá nada este en detenerse algunas horas en tan interesante poblacion; hallará en ella elegantes y bien servidos hoteles, verá bellos edificios públicos, iglesias, prefecturas, palacios de justicia, carcel, presidios y cuarteles; un gracioso teatro, un colegio, una biblioteca pública, establecimiento de aguas termales, fábrica de paños, lindos paseos, gabinetes de lectura, multitud de tiendas y almacenes surtidos de géneros de lujo; y todo esto en una poblacion de 3700 habitantes; es decir al poco mas ó menos que la de Navacarnero ó Baylen.

La travesía desde Mont de Marsan á Bordeaux ofrece pocos objetos nuevos, continuando aun por largo trecho las inmensas Landas, que aunque en gran parte cultivadas y cubiertas de pinos, ofrecen un tétrico aspecto. En Langon se atraviesa el Garona sobre un magnífico puente colgante; y muy luego se echa de ver el influjo de aquel magestuoso rio en las frondosas campiñas que se estienden de uno y otro lado. Luego empiezan á admirarse los célebres viñedos de aquella comarca, cuyas cepas se elevan á una altura considerable, y estan sostenidas por varas derechas, no caidas por el suelo como las de la Mancha y Andalucia. Por último desde que se llega á Castres se reconoce la intermediacion de una gran ciudad, en lo bien cultivado de la campiña, lo animado de las poblaciones y caseríos, hasta que de allí á poco rato, dejando á la derecha al pueblo y castillo de la *Breda* en que nació el célebre Montesquieu, se ofrece en fin á la vista la magnífica capital de la Gironda á donde llega el viajero por el arrabal de S. Julian.

M.